

LA LETTRE DE XVI^e DEMAIN

N°48 décembre 1988

ISSN 029117 CCP 77 44 41 P

VUES SUR LA MER

Depuis 1869, le petit hôtel briques et pierres du Dépôt des Phares apporte à l'Avenue Albert de Mun un air de marine touchant avec sa tourette et sa lanterne maintenant vides.

La présence séculaire du Service Central de la signalisation maritime a fait de ce modeste signal le parrain de la plupart des 3.000 phares de France et les amis de la mer ne peuvent le contempler sans quelque nostalgie.

La Commission des Phares créée en 1811 fut installée Bld Debilly, près du Pont d'Iéna. Mais il fallait un point haut pour les mesures de photométrie avec les collines de Clamart et Meudon, avant d'établir avec la Tour Eiffel un "banc optique" de 600 m. puis des bases de radar.

La modeste mais précieuse architecture du Second Empire abritait jusqu'en 1946 un laboratoire de physique, et sa salle de réunion devait voir passer les ingénieurs du littoral du Monde entier, avant de devenir en 1955 le Secrétariat de leur Union.

Cette primauté de Paris traduisait celle des créations françaises dans ce domaine, depuis la Tour de Cordouan portée de 68 m. en 1788 et équipée en 1925 de lentilles et miroirs de Fresnel, à l'admiration de tous les marins.

L'appareillage de Fresnel devait se répandre dans le Monde pendant que la pointe de la Bretagne, une des trois zones de mer les plus dangereuses du monde, voyait se multiplier les lumières, de Penmarch, phare-cadeau de la fille de Davout 65 m. en 1899 à la Tour de pierre de la Vierge, record en 1902 avec une hauteur de 77 m.

Le "parc" est ainsi passé de 169 en 1853 à 1.300 actuellement et de la lampe à huile (1782) à l'électricité (1948) par le pétrole en 1907 sans que les automatismes et la T.V. effacent partout la solitude des gardiens de phare d'îlots, 20 jours par mois, face à l'océan.

Cette abondante descendance de la Tourette Albert de Mun a fait du dépôt un "lieu de mémoire" insigne entre tous.

Et pourtant..... Déjà menacé en 1955 d'être relogé à l'Hôtel Pierre IO de Serbie, alors propriété des Affaires Etrangères, l'échelon central du Service se voyait, le 1^{er} septembre 1980 privé de sa maison mère, remise au Conseil Economique et Social.

M. Le THEULE, Ministre des transports en suggérait le classement à M. d'ORNANO (de l'environnement) apparemment sans effet.

Qui saura sauver définitivement de la destruction ce morceau d'histoire de notre arrondissement, veuf de son phare, et des plantons à bérets rouges, derniers maintiens de la tradition ?

Nos Elus ont la parole.

Et pourquoi ne pas la donner aussi à M. Jack LANG chargé du Patrimoine, à M. MELLICK, Ministre Délégué, chargé de la Mer ?.....

L'AQUARIUM DU TROCADERO

Il est fermé depuis 1985, à la grande tristesse des petits et des grands.

Un concours vient d'avoir lieu. M. MESMIN, Député Maire du 16^e faisait partie du Jury qui a choisi un projet qui sera réalisé, peut-être dès 1991.

Ce projet fera oublier l'attente des parisiens : son architecture, l'originalité de sa présentation, la variété et la richesse des espèces exposées devraient séduire les visiteurs.

La Société concessionnaire qui prendra ~~en~~ financièrement en charge la construction du nouvel aquarium pense recevoir 700.000 visiteurs par an pour une belle visite promenade de 45 minutes, le long d'un cours d'eau successivement de mer et de rivière.

Nous souhaitons que ce projet soit exposé à la Mairie de l'arrondissement. Les curieux seront nombreux.

NOTRE PIAZZETTA

La tradition des Fêtes illumine la grande rue de notre Village de Passy ; "ce ne sont que festons, ce ne sont qu'astragales" et la place qui fut autrefois celle de la Mairie scintille en façade du Marché.

Verrons nous des arbres de Noël, et nos habituels orchestres

ambulants ?.... Mais dans le triste Janvier, il ne restera qu'une placette amputée de deux arbres, les grises maisons de la rue de Passy - la crasse ferait-elle plus historique ? - et, sous la fenêtre de la Police, les empiètements des voitures, faute d'une ligne de bornes à toute épreuve.

S'il y était remédié, les fêtes périodiques deviendraient comme dans bien des villes une fête permanente à la Piazzetta.

NORA... GOTA... et Boulainvilliers

En juin 1978, la jonction SNCF Orsay Invalides prévue dès 1900 permettait enfin la liaison directe Versailles R.G. Orly et Brétigny : le chaînon central, 841 m. du RER C était ouvert et la ligne Ermont Invalides entrait dans l'actualité.

Les conditions très favorables du bilan socio-économique prévisionnel 1977 laissaient espérer pour 1986 l'ouverture du tronçon Boulainvilliers-Kennedy et sa correspondance avec la ligne 9 à la Mulette.

Des rumeurs les plus folles commençaient alors à courir du XVII° au XV°, et XVI° Demain organisait pour son Assemblée Générale le 13 Novembre 1979 une réunion d'informations sur la prochaine ligne Ermont Invalides.

M. CHARLES, Ingénieur Général à la SNCF avait accepté de décrire, en détail, les caractéristiques du matériel roulant nouveau en insistant sur la neutralisation des bruits et des vibrations.

Les récriminations les plus étonnantes furent dans le flot des questions contre la modernisation de l'ancienne ceinture et chez certains, qui ne sont pas tous nos adhérents, le ton frise la fureur.

L'amicale et énergique intervention de M. ELBEL permit à la réunion de se terminer dans un calme relatif.

Et à l'occasion de l'Enquête Publique, en février 1980, la presse s'excite " le train d'Ermont fait peur ", " l'accès monte chez les riverains ", " cinq anciens ministres sont contre " que nous aurons la charité de ne pas désigner.

La Commission d'Arrondissement du I6° avait souhaité que la Ville obtienne la couverture des tranchées ouvertes, les Elus du nouveau Conseil d'Arrondissement renouvelleront à leur tour cette demande jusqu'au succès.

Enfin, le 25 septembre dernier, les 5 stations du I6° s'ouvraient à la vie languissante des jours de grèves, avant l'inauguration officielle du 5 Octobre qui met la Maison de Radio France à 3/4 d'heure d'Orly ou de Sannois.

Les plus curieux s'étaient, déjà, donné le plaisir d'expérimenter les voitures à étage, vietnages de graffiti pour quelques jours encore et découvrir les stations neuves ou complètement rénovées.

Ils savent, maintenant, que le RER C n'est pas un serpent, mais

une hydre à 7 têtes dont le tronc s'étire de la Tour Eiffel à Choisy le Roi.

Presque tous les trains y passent avec leurs codes lumineux de 4 lettres, un peu troublants : LARA vient de chanter à Brétigny, et SARA à Etampes mais pour regagner le I6° en partant du Centre de Paris pas de salut hors de NORA et de GOTA. VICK vous mènerait à Versailles, et CIME aussi, mais alors parle chemin des écoliers de 73 Kms, via Savigny sur Orge.

Tous les plaisirs donc, dont le panorama sur la Seine du Pont de l'Ile aux Cygnes passé au ralenti, à l'architecture et au décor des stations, sans placard publicitaire.

Mais, sur 225 m. de quai, l'usager débutant ne trouvera qu'une affiche "code mission des rames" et encore moins de plans et d'horaires pour meubler une attente que des sièges moins rares rendraient plus sereine.

Seule l'habitude lui épargnera une course "au train court" la signalisation des lignes d'arrêt des rames n'étant pas partout évidente, tandis que les tableaux électroniques ne sont lisibles que de bien près.

Jacques TATI aurait trouvé, là, quelques scènes à ajouter à ses films....

Selon les prévisions de 1979, la Gare de Boullainvilliers sera la plus active du I6° : 20.000 voyageurs, dont 7.000 parisiens grâce à la correspondance "La Murette"... que la SNCF a oublié de noter en sous-titre.

Un début de fréquentation a déjà fait apparaître de la part des "usagers" la déception de trouver inoccupé le bureau d'informations de la "salle de rencontres" au centre de couloirs et d'escaliers parcourus avec une certaine appréhension : à défaut de l'agent prévu une présence commerciale ou autre avec moniteur vidéo éviterait à l'avenir de préférer la rue parfois pluvieuse.

Sans se priver pour autant d'arriver sous abri au Palais des Congrès pour se distraire, au Musée d'Orsay pour admirer, au Boul'Mich' pour se rajeunir... ou à Orly pour s'envoler.

L'année s'achève.

Plus de la moitié d'entre vous n'ont pas réglé leur cotisation 1988.

Désintérêt ? ... négligence ? ... ou désaccord ?

Dites le nous... en réglant votre cotisation 1989.

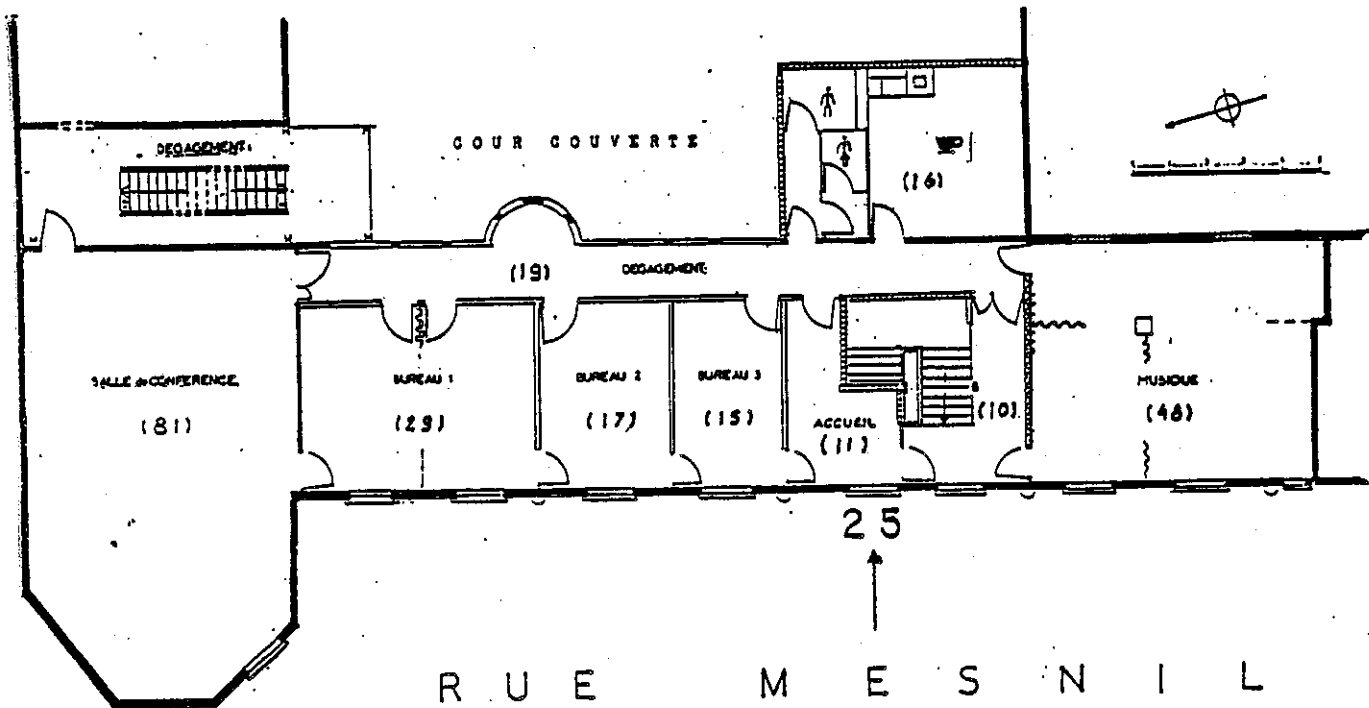
Son montant, modeste, n'a pas changé : 50 frs.

Nous vous en remercions tous à l'avance.

Et nous vous adressons nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

ccp 17-12-88
ju 89

CENTRE ASSOCIATIF MESNIL SAINT-DIDIER

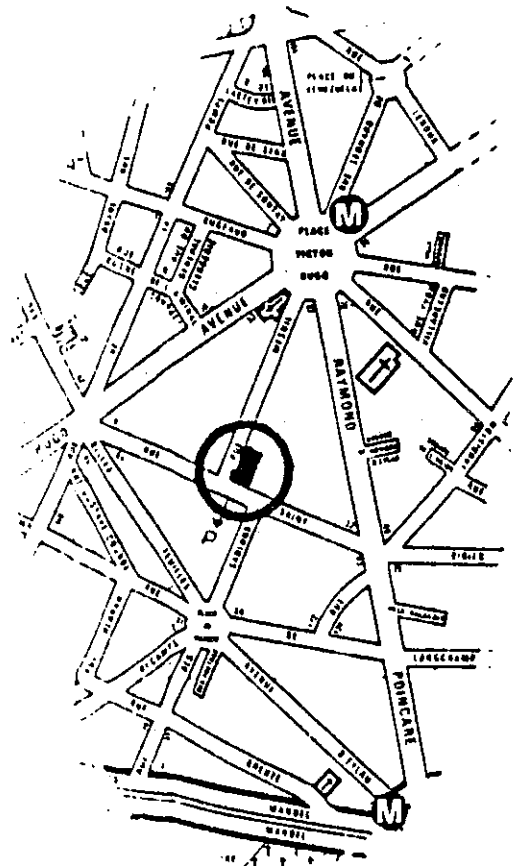


NOTE TECHNIQUE : SUR 256 m2

ENTREE :
25, Mesnil

PREMIER ETAGE : Bureau accueil - plusieurs bureaux équipés de matériel de secrétariat - grande salle réunion 100 places - salle insonorisée 60 places - tisanerie et toilettes

DEUXIEME ETAGE : locaux et matériel archives pour les associations - local atelier pour activités diverses.



XVI° D E M A I N
Association pour l'aménagement
et l'animation du 16^e arrondissement
(lot 1901)

LE CENTRE ASSOCIATIF MESNIL SAINT DIDIER

Il sera inauguré au cours du I° trimestre 1989.

Mais nous vous en parlons depuis 1979....

Des bruits couraient, alors, d'une opération immobilière sur l'emplacement de la Halle, impliquant sa destruction.

Il nous semblait impossible de laisser disparaître cette architecture, vieille de plus de 100 ans, contemporaine des derniers "parapluies" de Baltard qui abritait un marché très vivant plusieurs jours par semaine.

Jean ALAURENT, Urbaniste, Membre du Bureau de XVI° Demain étudiait un projet sur plus de 2.000 m² : ateliers de voisinage et d'expression culturelle, vaste accueil-bar *jus de fruits*, salle de 300 places dans le sous-sol à l'emplacement de la fosse à sel.....

Beau projet ambitieux que M. STASSE alors Président de la Commission d'arrondissement nous demandait de présenter aux Elus. Ils adressaient, à l'unanimité, un vœu à la Ville souhaitant la réalisation de ce projet.

Avec une longue tenacité, espoir et déceptions se succédant pendant 10 ans, notre premier projet a été remanié et ramené à des solutions moins coûteuses.

Les Elus de l'arrondissement, particulièrement M. ELBEL et M. MORLE ont accompagné l'évolution du dossier sans jamais abandonner l'idée. Beaucoup d'entre vous nous répétiez les besoins du quartier, les demandes de locaux associatifs, de lieux de rencontre. Certains résolvaient leurs problèmes, d'autres les remplaçaient avec les mêmes demandes, les mêmes difficultés à "se loger".

Dès 1985, plusieurs associations de l'arrondissement participaient avec nous aux visites sur le terrain et aux propositions. L'essentiel des besoins d'un tel centre avait été, depuis 20 ans, cerné par des enquêtes de l'AGF 16° et de XV° Demain.

Ces associations sont désormais membres du premier C.A. qui doit gérer et animer cette Maison. Chacune d'entre elles y apportera son expérience, son réseau d'amitié et d'initiatives.

Mais un C.A. s'il répond aux exigences de la Loi de 1901 n'est pas suffisant pour que vive notre Maison, et nous comptons sur vous tous.

Le plan visualise ce que sera le Centre Associatif. C'est un bel outil de travail, plus beau que nous l'avions espéré à certaines heures : l'architecte l'a voulu avec nous accueillant, gai et coloré. Et la Ville s'est montrée généreuse prenant en charge tous les frais d'aménagement, et faisant confiance aux associations leur donnant une réelle autonomie de gestion.

Nous espérons vous faire découvrir le Centre Associatif dès la prochaine A.G. de XVI° Demain. Ne l'oubliez pas : c'est aussi votre Maison. Elle sera ce que nous en ferons tous ensemble.

Et c'est aussi une expérience "test". Nos amis, nos partenaires la suivront avec intérêt.

CONSEIL D ADMINISTRATION DU CENTRE ASSOCIATIF

Membres de droit désignés par le Maire du I6°

- M. PAUL BECHARD
- M. MICHEL ELBEL
- M. GERARD LEBAN Vice Président
- M. JEAN LOUP MORLE Vice Président

Membres élus au titre des associations

Association Générale des Familles

M. Henri WALLON Trésorier

Centre de liaison des Institutions Sociales

M. Gérard LAOUR Secrétaire Général

Office Municipal des Sports

M. Pierre GABORIAU

XVI° Accueil Informations

Madame Mireille PARTIOT

XVI° Demain

Madame Simonne PAREZ Présidente

et un rappel historique :

depuis 1960 : des enquêtes, des propositions

25.10.79 : présentation à la Commission d'arrondissement des premiers projets de I6° Demain d'une Maison dans la Halle Saint Didier

Mars 1982 : le Conseil d'arrondissement charge notre association d'une étude comparative sur 3 possibilités de création d'une Centre Associatif : marché de Passy, Gare de Boulainvilliers, Halle Saint Didier.

Mai 1980 Enquête auprès des participants du Rallye Pédestre dans le I6°.

Juillet 1985 : rencontre organisée par M. ELBEL sur le terrain avec plusieurs associations

et 1987 - 1988 : des rencontres nombreuses avec les Elus de l'Arrondissement, le Représentant du Cabinet du Maire de Paris, l'Adjoint au Maire du I6° chargé de la vie associative, Jean Loup MORLE.

sans oublier : des articles dans Le Quotidien de Paris en 1981, dans La Croix, en 1983, dans Info XVI en 1985 et 1987, et dans la Lettre de la Plateforme en 1986.

ENFIN..... UN SERVICE PUBLIC REpond

Nous avons posé des questions à la R.A.T.P.

Par l'intermédiaire de la Commission de l'Environnement où nous représentons la Plateforme des Comités Parisiens d'Habitants la Direction Générale de la R.A.T.P. nous répond :

Création d'un service régulier de transport en commun par bateaux sur la Seine :

les anciennes compagnies en charge des transports en commun parisiens ont exploité, de 1866 à 1934, un service régulier de transports par bateaux sur la Seine.

L'évolution de l'urbanisme et surtout les progrès considérables dans le domaine des transports par métro et autobus ont rendu l'entreprise de plus en plus déficitaire.

Depuis lors on a maintes fois repris la suggestion de remettre ce réseau en service pour pallier les difficultés croissantes de circulation dans Paris. Le projet concernait généralement la création d'une ligne au départ de l'Hôtel de Ville ou du Pont de Charenton allant jusqu'au Pont de Suresnes. Malheureusement les études ont toujours été négatives. En effet pour obtenir un service compétitif il faudrait que la vitesse limite fixée pour la navigation fluviale soit à peu près triplée ce qui est exclu au point de vue de la sécurité. On devrait engager des frais très onéreux pour le matériel, les appointements et les réparations, qui le seraient à fonds perdus parce que non réutilisables en cas d'échec. Les tarifs à pratiquer pour une rentabilité de l'opération, même dans un esprit de service public, seraient sans commune mesure avec ceux des actuels transports en commun : ils seraient donc absolument dissuasifs. Les conditions atmosphériques influeraient trop sur la fréquentation - même si l'on excepte le cas des inondations - l'agrément d'un tel service correspond à une utilisation par beau temps. Et tout laisse à penser que l'importance de la clientèle entre les jours ouvrables et les fins de semaine serait si déséquilibrée que la gestion en personnel et en matériel serait trop irrationnelle pour être maîtrisée.

Telles sont les objections majeures à ce projet de transports en commun par la voie d'eau. Il faut ajouter que la jonction SNCF entre Invalides et Gare d'Orsay, intervenue en 1979 a porté un dernier coup au dossier en offrant aux parisiens la ligne C du RER qui dessert 9 points de la Seine dans Paris.

et aussi des tramways à Paris ?

Il est quelquefois proposé que des lignes de tramways circulent dans Paris. Cela ne va pas dans le sens des réalités. L'expérience a montré la nécessité de les remplacer par un système métro-bus dans Paris.

C'est, dès 1930 que les responsables des transports et les édiles parisiens ont décidé, en fonction du développement de l'automobile et des progrès dans la conception des autobus, de mettre fin au réseau de tramways qui existait depuis 1889 et que l'on considérait comme responsable majeur des encombrements.

On estime généralement que, passé le million d'habitants, la solution la plus souvent optimale est le métro, entièrement libéré des aléas de la circulation. En surface, seuls les bus peuvent assumer la complémentarité des besoins avec la souplesse nécessaire d'évolution. Autre avantage, les dépenses d'infrastructure qu'ils nécessitent sont sans commune mesure avec ceux du tramway, et le coût du matériel considérablement plus léger.

UN ZESTE DE BON SENS pour améliorer le trafic du P.C.

La ligne autobus 27 "Gare St.lazare-Porte de Vitry" emprunte un itinéraire très fréquenté : grands magasins, Opéra, Palais Royal, Pont Neuf, Bld St Michel. Pour améliorer le service la R.A.T.P.a doté cette ligne de voitures doubles malgré leur encombrement, à priori peu compatible avec la voirie des quartiers traversés, certains d'entre eux faisant partie du "Vieux Paris".

L'adoption de ce matériel et du système de voies réservées semble améliorer le transport des usagers.

Pourquoi alors ne pas élargir cette solution technique à des lignes aux itinéraires dégagés et très fréquentés ? Et à ce titre pourquoi ne pas retenir la ligne du P.C. qui répond bien à ces deux critères particulièrement au second aux heures dites "de pointes"?

Cette affluence a encore augmenté depuis l'ouverture de la ligne Ermont Invalides qui a entraîné la suppression de la navette d'autobus Pont Cardinet-Auteuil, mise en place lors des travaux de la S.N.C.F. navette provisoire qui soulageait bien le trafic du P.C. au moins entre la Porte Maillot et Auteuil.

Le prolongement de la ligne autobus 32 de la Porte de Passy, son ancien terminus dans le 16°, à la Porte d'Auteuil, solution valable sur le "papier" n'apporte un plus qu'à quelques rares usagers du 32, rien à ceux qui empruntaient jadis le "petit train" et plus récemment la navette Pont Cardinet Auteuil.

De nombreux témoignages de voyageuses empruntant la Ligne Ermont Invalides aux gares "Maillot, Foch et Henri Martin" pour se rendre dans nos quartiers du sud ouest du 16° qui devraient changer à Gare de Boulaivilliers, en correspondance avec la station métro La Muette, montrent qu'elles ne le font pas pour la majorité d'entre elles.

On peut les comprendre si l'on emprunte couloirs et escaliers qui assurent cette correspondance train/métro : les lieux sont déserts, sans surveillance de sécurité, que ce soit par un agent (S.N.C.F. ou R.A.T.P.?) ou par un système vidéo.

Des attaques peuvent s'y produire en toute quiétude... pour les agresseurs, bien entendu.

Beaucoup de voyageuses renoncent donc à cette solution et se pressent dans les deux sens du terme, dans les voitures du PC qui n'en pouvaient mais déjà aux heures d'affluence, avec de plus des écarts de passage bien connus des voyageurs pour leur fantaisie....

Une expérience pourrait être faite pour cette ligne très particulière et digne d'intérêt puisqu'elle évite les incursions en zig-zag dans Paris à de nombreux voyageurs. Et pourquoi ne pas doter de ces véhicules à double voiture ?

En attendant, pourquoi :

ne pas inclure les "navettes scolaires" dans le trafic normal des voitures du P.C. ?

ne pas doter cette ligne de voitures du type actuel supplémentaires ?

A LA RECHERCHE D UN REGLEMENT INTERIEUR....

Nous en avons trouvé un qu'il nous a paru amusant de vous faire lire : c'est celui d'une usine, en 1881....

- Piété, propreté et ponctualité font la force d'une bonne affaire.
 - Notre firme ayant considérablement réduit les horaires de travail, les employés de bureau n'auront plus à être présents que de 7 heures du matin à 6 heures du soir, et ce, les jours de semaine seulement.
 - Des prières seront dites chaque matin dans le grand bureau. Les employés de bureau y seront obligatoirement présents.
 - L'habillement doit être du type le plus sobre. Les employés de bureau ne se laisseront pas aller aux fantaisies de couleurs vives, ils ne porteront pas de bas non plus à moins que ceux-ci ne soient convenablement raccommodés.
 - Dans les bureaux, on ne portera ni manteau, ni pardessus. Toutefois, lorsque le temps sera particulièrement rigoureux, les écharpes, cache-nez et calottes seront autorisés.
 - Votre firme met un poêle à la disposition des employés de bureau. Le charbon et le bois devront être enfermés dans le coffre destiné à cet effet. Afin qu'ils puissent se chauffer, il est recommandé à chaque membre du personnel d'apporter chaque jour quatre livres de charbon durant la saison froide.
 - Aucun employé de bureau ne sera autorisé à quitter la pièce sans la permission de M. Le Directeur. Les appels de la nature sont cependant permis et, pour y céder, les membres du personnel pourront utiliser le jardin au-dessous de la seconde grille. Bien entendu cet espace devra être tenu dans un ordre parfait.
 - Il est strictement interdit de parler durant les heures de bureau.
 - la soif de tabac, de vin ou d'alcool est une faiblesse humaine et, comme telle, est interdite à tous les membres du personnel.
 - Maintenant que les heures de bureau ont été énergiquement réduites, la prise de nourriture est encore autorisée entre 11 h.30 et midi, mais en aucun cas le travail ne devra cesser pendant ce temps.
 - les employés fournissent leurs propres plumes. Un nouveau taille plume est disponible sur demande à M. Le Directeur.
 - Un sénior désigné par M. Le Directeur sera responsable du nettoyage et de la propreté de la grande salle et du bureau directorial. Les juniors et les jeunes se présenteront à M. Le Directeur quarante minutes avant les prières et resteront après l'heure de la fermeture pour procéder au nettoyage. Brosses, balais, serpillères et savon seront fournis par la Direction.
 - Augmentés dernièrement, les nouveaux salaires hebdomadaires sont désormais les suivants :
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Cadets jusqu'à 11 ans | 0,50 frs |
| Juniors jusqu'à 14 ans | 1,45 frs |
| Jeunes | 3,25 frs |
| Employés | 7,50 frs |
| Sénior après 15 ans de maison | 14,50 frs |

Les propriétaires reconnaissent et acceptent la générosité des nouvelles lois du travail, mais attendent du personnel un accroissement considérable du rendement en compensation de ces conditions presque utopiques.